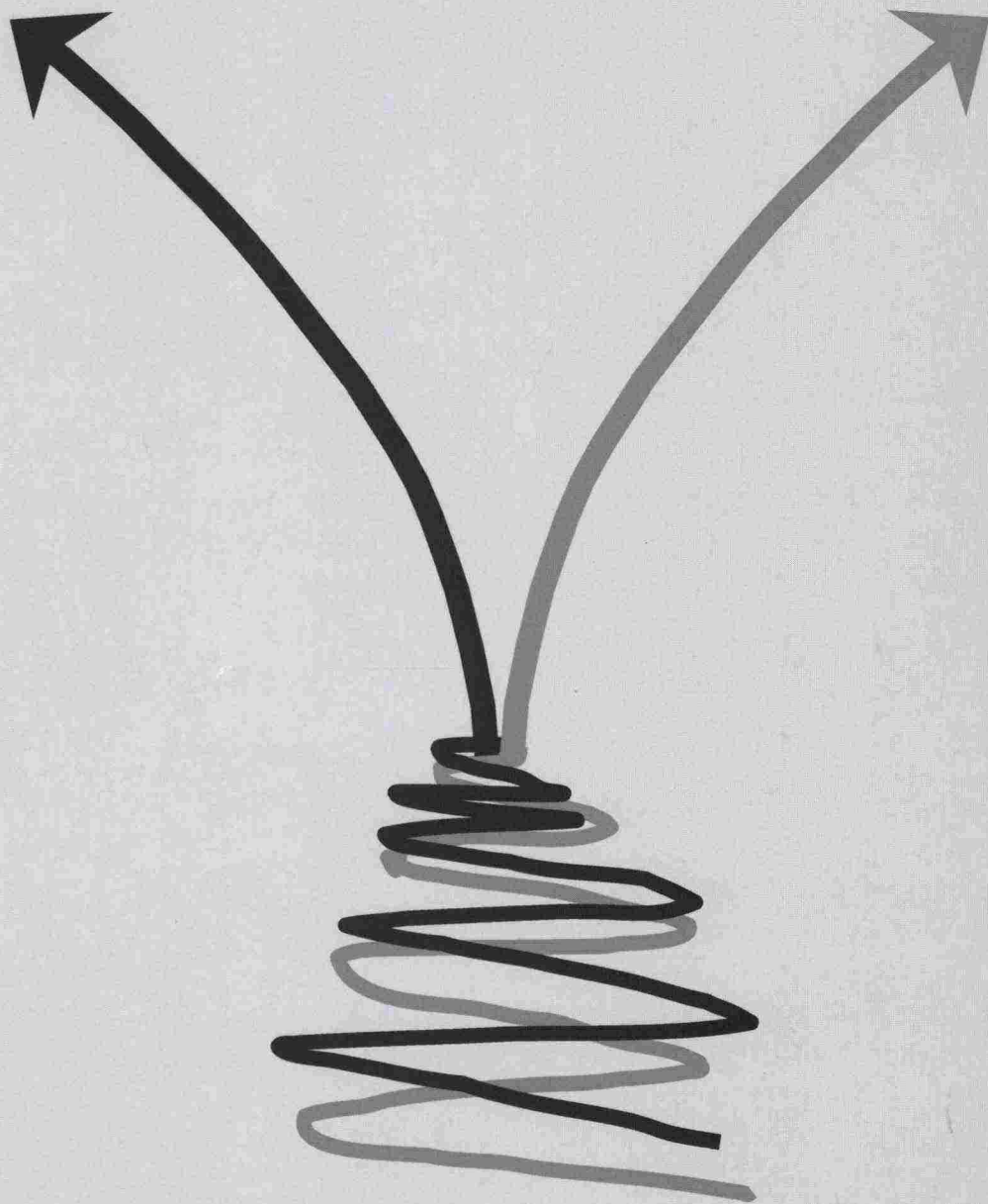


2000 0984



Tielaitos

# Menettelyt tienpidon kilpailun avaamisessa ja neuvottelutoimeksiannoissa



Tielaitoksen  
selvityksiä

45/2000

Helsinki 2000

TIEHALLINTO  
Tienpidon  
teettäminen

TIEL

VAIN SISÄISEEN KÄYTTÖÖN

Tielaitoksen selvityksiä  
45/2000

## **Menettelyt tienpidon kilpailun avaamisessa ja neuvottelutoimeksiannoissa**



**Tielaitos**  
TIEHALLINTO

Helsinki 2000

ISSN 0788-3722  
ISBN 951-726-686-3  
TIEL 3200631

Edita Oy  
Helsinki 2000

Julkaisua saatavana:  
Tielaitos  
Tienpidon teettäminen  
Fax 0204 44 2650



**Tielaitos**  
TIEHALLINTO  
Tienpidon teettäminen  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puhelinvaihte 0204 44 150

## ALKUSANAT

Tielaitoksen johtajisto perusti (9.6.2000) tiehallinnon ja tuotannon yhteisen työryhmän, jonka tehtävänä oli valmistella neuvottelu-urakoihin liittyviä asioita kuten mm. kilpailun avaaminen, henkilöstön työsuhdeturvaa koskevat asiat, tienpidon tavoitteita edistävät työt sekä hinnoittelu. Työryhmän määräajaksi asetettiin 18.8.2000.

Työryhmään ovat kuuluneet Tapani Määttä (pj), Mauri Pukkila, Matti Hämäläinen, Jukka Karjalainen, Pekka Petäjäniemi, Jukka Yliherva, Timo Aaltonen ja Hannu Hautakangas.

Työryhmän sihteerinä on toiminut Ari Huomo. Työryhmän työhön ovat osallistuneet myös Hannu Kulju ja Seppo Levänen. Lisäksi tuotannon YTT:tä on informoitu työn kulusta edustajansa Hannu Viherpuron välityksellä. Työryhmä on kokoontunut kolme kertaa

Työryhmä esittää tässä raportissa yksimielisen kantansa eräistä linjauksista ja periaatteista, joita siirtymäkauden aikana tulee noudattaa yhtäältä kilpailun avaamisessa ja toisaalta Tiehallinnon ja Tieliikelaitoksen välisissä neuvottelutoimeksiannoissa.

Helsingissä elokuussa 2000

Mauri Pukkila	Jukka Karjalainen
Matti Hämäläinen	Jukka Yliherva
Timo Aaltonen	Hannu Hautakangas
Pekka Petäjäniemi	Hannu Kulju
Seppo Levänen	Hannu Viherpuro
Tapani Määttä	Ari Huomo



**SISÄLTÖ**

1	JOHDANTO	7
2	KILPAILUN AVAAMINEN	8
2.1	Hallituksen esityksen linjaukset	8
2.2	Suunnittelu	8
2.3	Rakentaminen ja ylläpito	9
2.4	Hoito	11
2.5	Lauttaliikennepalvelut	11
3	TIEHALLINNON NEUVOTTELUTOIMEKSIANNOT TIELIIKELAITOKSELLE SIIRTYMÄKAUDELLA	13
3.1	Tiehallintolaki ja hankintasäännöstö	13
3.2	Yleiskuvaus hinnoittelun pääperiaatteista	14
3.3	Maksuvalmiuteen liittyvät menettelyt	15
3.4	Vuodenvaihteen 2000/2001 erityismenettelyt	16
4	HENKILÖSTÖN TYÖSUHDETURVA	17
4.1	Sopeuttamiseen käytettävät erillismäärärahat	17
4.2	Tienpidon lisäarvoa tuottavat ja työllisyyttä tukevat palveluprojektit	17
5	YHTEENVETO	19
6	JATKOTOIMENPITEET	20
	LIITTEET	21

## 1 JOHDANTO

Tässä raportissa tarkastellaan keskeisiä menettelyjä liittyen tienpidon kilpailun avaamiseen sekä Tiehallinnon ja Tieliikelaitoksen välisiin suoriin neuvottelutoimeksiantoihin. Raportti on tarkoitettu vain sisäiseen käyttöön osapuolten välillä.

Selvityksessä keskitytään Tielaitoksen eriyttämisen ja kilpailun avaamisen välisen siirtymäajan aikaisiin toimenpiteisiin ja toimintatapoihin. Selvityksen lähtökohtana ovat hallituksen esitys Tiehallintoviraston ja Tieliikelaitoksen perustamisesta ja siihen liittyvät kannanotot ja valmisteluasiakirjat.

Yhteisten pelisääntöjen sopiminen on välttämätöntä joustavan avoimeen kilpailuun siirtymisen, toimivien markkinoiden, kilpailuneutraliteetin sekä Tiehallinnon että Tieliikelaitoksen sisäinen toiminnan kehittäminen kannalta.

Tiehallinnolle on tärkeää, että tienpitoa tuotetaan mahdollisimman tehokkaasti ja taloudellisesti veronmaksajille edullisella tavalla ja että toimivien markkinoiden syntymistä edistetään. Tuotannolle on tärkeää, että toiminnassa aidosti valmistaudutaan avoimeen kilpailuun, että siirtymäajan ajan henkilöstö on tehokkaassa ja motivoivassa työssä ja että liikelaitos on hintakilpailukykyinen.

## 2 KILPAILUN AVAAMINEN

### 2.1 Hallituksen esityksen linjaukset

Tielaitosuudistukseen liittyvässä hallituksen esityksessä (HE 25/2000) ja sen perusteluissa on todettu, että yleisten teiden tienpito avattaisiin täysin kilpailulle vuoden 2004 loppuun mennessä seuraavasti:

- Rakentaminen ja ylläpito avautuisivat kilpailulle siirtymäkauden kahden ensimmäisen vuoden eli vuosien 2001 - 2002 aikana. Arvioitu rakentamisen ja ylläpidon volyymi olisi noin 600 miljoonaa markkaa kumpanakin vuonna. Samana aikana avattaisiin kilpailulle myös kaikki uudet tieverkon kehittämiskohteet. Kehittämiskohteiden lopullinen rahoitustaso määrittyy valtion talousarviossa.
- Suunnittelun osalta kilpailu avattaisiin asteittain neljän vuoden eli vuosien 2001 - 2004 aikana. Arvioitu kilpailuun tuleva suunnittelun volyymi olisi noin 50 miljoonaa markkaa kunakin vuonna.
- Vuoden 2001 hoitourakoista voitaisiin avata avoimeen kilpailuun alueellisesti noin 250 miljoonan markan arvosta. Tämän jälkeen vuosittain kilpailuun tulevaa osuutta voitaisiin lisätä tasaisesti niin, että kunnossapito olisi avattu täysin avoimeen kilpailuun jo vuoden 2004 loppuun mennessä.
- Siirtymäkauden aikana lauttaliikenteen hoito ostetaan kokonaisuutena ja selvitetään mahdollisuudet kilpailuttaa myös lauttaliikennepalvelut.

Eduskunta on edellyttänyt, että henkilökuntaa ei lomauteta, ei irtisanota eikä pakkosiirretä työssäkäyntialueelta toiselle siirtymäkauden aikana.

### 2.2 Suunnittelu

Tiehallinnon tilaaman suunnittelun kokonaisvolyymi on noin 160 milj. markkaa. Summaan ei sisälly rakennusurakkaan sisältyvä rakennussuunnittelu. Esisuunnittelun osuus on noin 40 milj. markkaa ja tie- ja rakennussuunnittelun 120 milj. markkaa.

Yksityisten konsulttien osuus suunnittelutoimeksiannoista on noin kolmasosa kokonaisvolyymista. Konsulteilta tilataan lähinnä suurien kehittämishankkeiden suunnittelua, esisuunnittelua ja sillansuunnittelua. Konsulttien käyttö vaihtelee tiepiireittäin 10 % ja 50 % välillä.

Suunnittelun kilpailulle avaamisessa on kysymys toisaalta tuotannolta suoraan tilattujen tehtävien avaamisesta yleiseen kilpailuun ja toisaalta tuotannon pääsemisestä mukaan kilpailemaan konsulttien kesken aikaisemmin kilpailutetuista hankkeista.

Suunnittelun kilpailulle avaamisessa noudatetaan seuraavia periaatteita:

- Suurten investointien (tieverkon kehittämisen) suunnittelu avataan kokonaan kilpailulle jo vuonna 2001. Tällaiset hankkeet suunnittelutetaan maastotyöt mukaan lukien kokonaisuuksina.



- Perustienpidon mittaus- ja maaperätutkimukset teetetään alkuvaiheessa pääosin Tieliikelaitoksen konsultoinnilla ja kilpailulle avaaminen tapahtuu asteittain siirtymäkauden aikana.
- Perustienpidon suunnittelu avataan kilpailulle siten, että vuonna 2001 kilpailutetaan noin 10 % ja kilpailuttamista lisätään vuosittain noin 20-30 %:lla niin että vuonna 2005 kilpailuttaminen on täysimääräistä.
- Pienet alle 200 000 mk hankkeet tilataan suorahankintana tehtävään sopivilta suunnittelijoilta kilpailukykyiseen hintaan ja eri suunnittelijoita tasapuolisesti kohdellen. Suorahankinta on perusteltua, koska kilpailuttamisesta aiheutuva kustannus olisi suurempi kuin siitä saatava taloudellinen hyöty.
- Kilpailua avataan keskimääräistä isommilla osuuksilla Uudenmaan ja Hämeen tiepiireissä ja keskimääräistä pienemmillä osuuksilla Keski-Suomen, Vaasan ja Lapin tiepiireissä. Muissa tiepiireissä (Turku, Kaakkois-Suomi, Savo-Karjala ja Oulu) kilpailun avaaminen tapahtuu keskitäson mukaan.
- Tieliikelaitoksen konsultoinnilta ei tarvitse pyytää tarjousta, jos konsultoinnilla ei ole tehtävään sopivia resursseja. Muutoin siirtymäkauden aikana tarjoukset pyydetään kilpailutettavista kohteista aina myös tuotannolta.

Edellä esitetty merkitsee suuruusluokaltaan seuraavaa kehitystä, kun lähtökohtana pidetään nykyistä noin 160 milj. markan vuotuista suunnitteluhankinnan volyymia (milj. markkaa):

Hankintatapa	2001	2002	2003	2004	2005
Neuvottelusopimus	100 63 %	80 50 %	60 38 %	40 25 %	
Kilpailutus (sis. suorahankinnat markkinoilta)	60 37 %	80 50 %	100 62 %	120 75 %	160 100 %

*Työryhmä katsoo, että suunnittelu- ja kehittämistehtävissä kilpailun avaamisessa tulee edetä maltillisesti. Alalla vakiintunut suorahankintakäytäntö pienhekköissä (alle 200 000 markkaa) toimeksiannoissa tulee edelleen olla suositeltava hankintatapa.*

### 2.3 Rakentaminen ja ylläpito

Yleisten teiden rakentamiseen ja ylläpitoon käytetään vuonna 2001 noin 2100 milj. markkaa, josta perustienpidon osuus on 1400 milj. markkaa, tieverkon kehittämisen osuus 500 milj. markkaa sekä jälki- ja kokonaisrahoituksen osuus 160 milj. markkaa. Rakentamisen hankkeiden määrä on noin 500 ja ylläpidon kohteiden määrä noin 1300 (karkeita arvioita).

Tiehallinto lisää ns. kokonaispalvelujen käyttöönottoa sekä neuvottelurakoissa siirtymäaikana että kilpailutettavissa urakoissa siten, että siirtymäkauden lopussa eli vuonna 2004 niiden osuus on noin puolet. Siirtyminen tähän tavoitetilään tapahtuu määrätietoisesti tämän hankintamuodon osuutta

vuosittain suhteellisesti lisäämällä. Kokonaispalvelulla tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä, että hankkeen tekninen (rakennus)suunnittelu ja toteutus ovat samassa urakassa (toimintavastuu-urakat, ylläpidon ja rakentamisen KVV, rakentamisen projektinjohtomallit, päällystetyn tiestön kuntovastuu-urakat jne.)

#### Vuosi 2001:

- Tienpitoa kilpailutetaan rakentamisessa ja ylläpidossa yhteisvolyyymiltaan enintään 600 milj. markkaa siten, että jokainen tiepiiri kilpailuttaa alkavien hankkeiden markkamääräisestä volyyymista vähintään kolmanneksen mutta enintään puolet.
- Tieverkon kehittämishankkeiden kilpailuttamisesta päätetään hankekohtaisesti erikseen liikenne- ja viestintäministeriön ohjauksessa.
- Kaikki työllisyys Hankkeet ja EU-rahoitusta saavat investoinnit kilpailutetaan (nämä otetaan huomioon yhteisvolyyymissa).
- Sekä rakentamista että päällystettyjen teiden ylläpitoa avataan kumpaa-kin kilpailulle suhteellisesti sama määrä ja tasapuolisesti sekä pieniä että suuria perustienpidon hankkeita.
- Päällystettyjen teiden ylläpidossa kilpailutetaan tasaisesti sekä rakenteen parantamista että uudelleenpäällystämistä.
- Kilpailuttaminen kohdistetaan mahdollisuuksien mukaan alueille, joissa liikelaitoksella urakkakilpailun häviötilanteessa on mahdollisuus kilpailla korvaavista urakoista.
- Tienpidon taloudellisuuden näkökulmasta Tiehallinto pyrkii valitsemaan kilpailutettavaksi kohteita, joissa em. linjausten pohjalta otetaan huomioon myös kilpailuttamisella saavutettavat hyödyt.

#### Vuosi 2002:

- Jokainen tiepiiri kilpailuttaa rakentamisen ja ylläpidon markkamääräisestä volyyymista vähintään 50 %, mutta korkeintaan 75 %.
- Pelisäännöt ovat muutoin samat kuin vuonna 2001.

#### Vuosi 2003:

- Kaikki uudet rakentamisen ja ylläpidon urakat kilpailutetaan täysmääräisesti.

*Työryhmä katsoo, että rakentamisen ja ylläpidon kilpailun avaaminen tulee tapahtua siten, että vuonna 2001 kilpailutetaan noin kolmannes uusista kohteista ja vuonna 2002 vastaavasti kaksi kolmannesta. Tieverkon kehittämiskohteiden kilpailuttamisesta päätetään hankekohtaisesti liikenne- ja viestintäministeriön ohjauksessa. Tiehallinto lisää kokonaispalvelujen käyttöön-ottoa siten, että siirtymäkauden lopulla niiden osuus on noin puolet rakentamisen ja ylläpidon volyyymista. Tiehallinto voi käyttää kaikkia urakkamuotoja, kuten erilaisia kokonaisvastuu-, kokonaisurakka- sekä projektinjohtomalleja.*



## 2.4 Hoito

Hoidon volyymi on vuonna 2001 vajaat 1200 milj. markkaa. Hallituksen linjauksen mukaisesti hoito avataan kilpailulle asteittain siirtymäkauden aikana siten, että viimeisetkin alueurakat kilpailutetaan vuonna 2004.

Tielaitoksen keskushallinto kokoaa tiepiirien esityksestä valtakunnallisen urakkakohtaisen kilpailuttamisohjelman, joka julkistetaan syksyllä 2000. Ohjelma perustuu seuraaviin periaatteisiin:

- Yksittäisen alueurakan laajuus on 500 - 1500 tiekilometriä, mikä tarkoittaa vuositasolla 3 - 20 milj. markan kustannusta.
- Urakat käynnistyvät syksyisin 1.10. alkaen ja urakan kesto on 3 vuotta.
- Siirtymäkaudella kunakin vuonna kilpailutetaan 20-25 kohdetta.
- Kilpailun turvaamiseksi vuonna 2001 ei kilpailuteta erityisen suuria kohteita eikä ns. syrjäseuduilla sijaitsevia kohteita.
- Jo kilpailutetut kohteet eivät palaudu ns. neuvottelu-urakoiksi.

Siirtymäkauden aikaisissa neuvottelu-urakoissa sovelletaan em. periaatteita. Syksyllä 2000 solmittavien neuvottelu-urakoiden kesto on 1, 2, 3 tai 4 vuotta sen mukaan, mitä kilpailuttamisohjelman toteuttaminen antaa myötä. Eriksen ratkaistaan kysymys siitä, miten monivuotisissa sopimuksissa otetaan huomioon alan yleinen kustannustason muutos.

*Työryhmä hyväksyy hoidon alueurakoiden kilpailun avaamisen yleiset periaatteet ja toteaa, että kilpailuttamisohjelman valmistelu on tapahtunut riittävässä määrin molempien osapuolien näkökulmat huomioonottaen.*

## 2.5 Lauttaliikennepalvelut

Liikelaitoksen palvelu- ja toimintatavoitteissa on tuotannolle määriteltä velvoite lauttaliikenteen hoitoon kattavasti koko maan alueella. Lähtökohtana on, että Tiehallinto palvelujen teettäjänä vastaa ja määrittelee kullakin yhteysväillä tarjottavan palvelutason (vuorovälit, painorajoitukset jne.). Tieliikelaitos puolestaan vastaa palvelun tarjonnasta sopimuksen mukaisin ehdoin.

Lauttaliikenteen hoidosta on voimassa valtakunnallinen sopimus (1999-2001). Sopimuksen piirissä oli vuoden 2000 alussa 52 lauttapaikkaa ja sopimuksen vuosikustannus on kuluvana vuonna 120 milj. markkaa (alv 0 mk). Neuvottelusopimusta jatketaan nykyiseltä pohjalta koko siirtymäkauden loppuun. Vuosihinta tarkistetaan vuosittain kustannusten muutosta vastaavasti. Vuosittain suoritettavassa hinnantarkistuksessa otetaan huomioon lisäksi palvelutason muutokset ja lauttapaikkojen muutokset. Toimittaja erittelee sopimuksen vuosihinnan lauttapaikoittain.

Tuotanto on tuonut esiin liikelaitostamisen aiheuttamien välittömien lisäkustannusten vaikutukset vuoden 2000 palvelusopimukseen ja edellyttänyt niiden ottamista huomioon palvelusopimuksen hinnoittelussa siirtymäkaudella.



Hinnoittelu perustuisi kulujen aiheutumisperiaatteen mukaiseen kohdistamiseen, kiinteiden kulujen suhteellisen osuuden kattamiseen, koneiden ja kaluston poistoihin ja osuuteen omistajan asettamista tulostavoitteista. Lisäksi on esitetty, että siirtymäkauden ajan tilaaja saisi vuosittain lauttaliiketoiminnan sisäisen tuloslaskelman, kymmenen vuoden investointisuunnitelman ja muut tarpeelliset hinnoitteluun vaikuttavat tiedot.

*Työryhmä katsoo, että lauttaliikennepalveluista tulee solmia valtakunnallinen koko siirtymäkautta koskeva eli nelivuotinen neuvottelusopimus, joka sisältää hintojen vuosittaisen tarkistusmenettelyn. Hinnoittelun osalta (kuten kaluston poisto ja mahdolliset kalustoinvestoinnit) työryhmä esittää, että Tielaitoksen johto tekee tarvittavat linjauspäätökset.*

### 3 TIEHALLINNON NEUVOTTELUTOIMEKSIANNOT TIELIIKELAITOKSELLE SIIRTYMÄKAUDELLE

#### 3.1 Tiehallintolaki ja hankintasäännöstö

Uudessa tiehallintolaissa on todettu, että yleisten teiden tienpidon tuotannollinen toiminta avataan avoimeen kilpailuun asteittain neljän vuoden kuluessa (v. 2001 - 2004). Kuten hallituksen esityksestä ilmenee, tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että se osa tuotannollista toimintaa, joka siirtymäaikana jää kilpailuttamisen ulkopuolelle, hankitaan suoraan neuvotellen Tieliikelaitokselta. Siirtymäsäännöksistä johtuen Tieliikelaitoksella säilyy tältä osin tiivis yhteys Tiehallintoon aina vuoden 2005 alkuun saakka, joten Tieliikelaitoksen toiminta täysipainoisena liikelaitoksena alkaa vasta siirtymäajan päätyttyä.

Hankintasäännösten mukaan hankintayksikön on kilpailutettava kaikki ulkopuolisilta tehtävät hankinnat eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta. Omana työnä tekeminen sen sijaan on sallittu rajoituksitta. Organisaatiomuutosten kannalta tarpeellisista siirtymäajan menettelyistä ei säännöksissä ole mainintaa. Hankinta-säännöstö perustuu EU:n hankintadirektiiveihin.

Uuden tiehallintolain ja hankintasäännöstön yhteensopivuutta voidaan perustella kolmellakin eri tavalla:

- Liikelaitostoiminnan asteittainen toteuttaminen tarkoittaa sitä, että myös hankinnat tulevat asteittain hankintasäännöstössä asetetun kilpailuttamisvelvoitteen piiriin. Siltä osin kuin kilpailua ei ole avattu, toimitaan aikaisempien menettelyjen mukaisesti eli teetetään tuotannollista toimintaa ns. omana työnä Tieliikelaitoksella siten, että tehdään suoria neuvottelu-sopimuksia.
- Tieliikelaitokselta tilattavia suoria neuvottelusopimuksia voidaan pitää osana organisaatiomuutokseen liittyvää erityisjärjestelyä. Organisaatiouudistusta ei ole pidetty mahdollisena ilman siirtymäsäännöksiä. Koska hankintalainsäädännössä ei ole säännöksiä tällaisten tilanteiden varalta, on asia säännelty uudessa tiehallintolaissa. Tiehallintolaki täydentää tältä osin hankintasäännöstöä.
- Lainkäytössä hyväksytyn tulkintasäännön mukaan kahden eri lain tullessa yhtä aikaa sovellettavaksi erityislaki menee yleislain edelle. Tässä asiayhteydessä hankintasäännöstö on yleissäännöstö ja tiehallintolain kilpailun avaamissäännös erityissäännös, joka siis tulee sovellettavaksi.

Mikään sidosryhmä tai asiantuntijataho ei tiehallintolain valmistelun yhteydessä ole kommentoinut tiehallintolain ja hankintasäännösten välistä suhdetta. Asiaa ei myöskään ole käsitelty hallituksen esityksessä.

*Työryhmä katsoo, että Tiehallinto voi tehdä suoria neuvottelusopimuksia Tieliikelaitoksen kanssa koko siirtymäkauden ajan ilman, että menettely olisi hankintasäännösten vastaista.*

### 3.2 Yleiskuvaus hinnoittelun pääperiaatteista

Neuvottelutoimeksiannot hinnoitellaan liiketaloudellisen kannattavuuden periaattein tavoitteena markkinahinta. Tavoitteena on urakoinnissa optimiorganisaation ja -aikataulun mukainen ja konsultoinnissa SKOL:n tuntiveloitus-hinnaston mukainen hinnoittelu. Tavoitetilassa hinnoittelu vastaisi normaalia avoimen kilpailun mukaista menettelyä kuitenkin siten, että Tielikelaitoksen tulostavoitteessa ei ole mukana omistajan pääomasijoitukseen liittyviä kaikkia eriä.

Neuvottelumenettelyllä toteutettavien hankkeiden hinnoittelussa lähtökohtana ovat aiheuttamisperiaatteen mukaiset erilliskustannukset (työmaakulut), jotka hankkeelle voidaan kohdistaa. Lisäksi hankkeiden hinnoittelussa otetaan huomioon osuus yhteiskustannuksista (kiinteistä kuluista) ja poistoista. Omistajan (liikenne- ja viestintäministeriö) asettaman voitonjakoon liittyvien erien kustannuksia ei kuitenkaan sisällytetä neuvotteluhankkeiden hinnoittelulaskelmiin.



Siirtymäkauden aikana - Tuotantoliikelaitoksen yliesurssoinnista johtuen - on perusteltua, että Tiehallinto teettäisi neuvottelutoimeksiantoina myös erilisiä tienpidon lisäarvoa tuottavia ja työllisyyttä tukevia palveluprojekteja. Tuotanto määritteli näiden projektien rahoitustarpeen tuloksyksikkökohtaisesti siirtymäkaudelle. Tiehallinto puolestaan varaisi riittävän rahoituksen projektien toteuttamiseksi. Näiden tienpidon lisäarvoa tuottavien ja työllisyyttä parantavien palveluiden hinnoittelussa ei työmaakulujen lisäksi otettaisi huomioon muita kustannuksia.



Eduskunnan tahdon ja toiminnan läpinäkyvyyden varmistamiseksi Tieliikelaitos raportoi liiketoiminnan suunnittelussa ja seurannassa liikenne- ja viestintäministeriölle erikseen:

- tiehallinnon neuvottelumenettelyllä
- tiehallinnon kilpailussa voitettujen sekä
- erikseen rahoitettavien ja työllisyyttä parantavien hankkeiden taloudellisesta tilasta Tieliikelaitoksen sisäisen laskennan avulla.

Yli vuoden kestävien neuvottelusopimusten osalta sopimushintaa tarkistetaan vuosittain vastamaan tuotantokustannusten muutosta. Sopimusten hintatarkistukset tehdään vuoden vaihteen tilanteen mukaan.

Liikenneministeriön ohjaamassa Tieliikelaitosuudistuksen valmisteluprosessissa on käytetty päätöksenteon eri vaiheissa (mm. eduskuntakäsittelyn lähtökohtana) oheisen taulukon mukaisia vuosittaisia tavoitteellisia liikevaihtolukuja (milj. markkaa):

	2001	2002	2003	2004
Markkinaehtoinen liiketoiminta (kaikki asiakkaat)	851	1452	2137	2691
Neuvottelusopimukset (Tiehallintovirasto)	2290	1610	830	340
Erityisehdoin rahoitettava toiminta	250	200	150	100
<b>Liikevaihto yhteensä</b>	<b>3391</b>	<b>3262</b>	<b>3117</b>	<b>3131</b>

Nämä luvut ovat muodostaneet perustan, kun organisaatiouudistusta on valmisteltu ja esitelty mm. maarakennusosalalle ja henkilöjärjestöille. Liikelaitoksen kannalta on tärkeää, että Tiehallinto ottaa riittävästi huomioon teettämistoiminnassaan kyseiset valmistelun pohjana olleet lähtökohdat

*Työryhmä katsoo, että neuvottelutoimeksiantojen hinnoittelun tulee olla markkinahintatavoitteellista ja että Tiehallinnon tulee teettää Tieliikelaitoksella erillisiä tienpidon lisäarvoa tuottavia ja työllisyyttä tukevia palveluja siirtymäkaudella töiden turvaamiseksi myös liikelaitoksen ns. ylimääräisille resursseille.*

### 3.3 Maksuvalmiuteen liittyvät menettelyt

Lähtökohtana on, että kaikissa maksuehdoissa noudatetaan alan normaaleja periaatteita, mutta liiketoiminnan aloittamisvaiheessa käyttöpääoman rahoitus ja siirtymäkauden periaatteiden vaikutukset otetaan huomioon maksuerien laadinnassa. Kaikkiin sopimuksiin liitetään maksuerätaulukko, joka sidotaan tuottajalle aiheutuviin kustannuksiin ja töiden etenemiseen.

Maksuerätaulukoissa on ensimmäinen maksuerä, joka liittyy työn aloittamiseen liittyvien kustannusten rahoittamiseen (yleensä 5-10 %). Maksuerien vakuudeksi ei anneta takauksia.

Rakentaminen ja ylläpito: Maksuerät ovat hankkeen etenemisen mukaisia ja laskutetaan, kun eteneminen on todettu. Ennakkoja ei makseta ja vakuuksia ei peritä. Maksut hoidetaan osasuorituksina rakennusvaiheittain.

Suunnittelu: käytetään yleisiä (KSE95) periaatteita.

**Hoito:** Hoidon alueurakoissa maksuerätaulukon mukainen kuukauden maksuerä erääntyy maksettavaksi kuukauden alussa etukäteen. Vakuuksia ei edellytetä. Monivuotisissa sopimuksissa tuotanto arvioi 2., 3. ja 4. vuoden kustannustason nousun ko. vuosien tarjoushinnoissa ja yksilöi ja kuvaa kustannustason nousun perusteet etukäteen erikseen. Urakkahintaa tarkistetaan ko. sopimusvuoden päätyttyä virallisen alaa kohdanneen todellisen kustannusnousun (kunnossapitoindeksi) mukaisesti suhteessa em. kuvaukseen. Muilta osin sisältöä tai muuta sopimusehtoa voidaan tarkastella vuosittain normaalin sopimusmenettelyn (YSE) puitteissa kaksipuolisesti neuvotellen.

*Työryhmä katsoo, että Tieliikelaitoksen maksuvalmiuden ja tienpidon taloudellisuuden turvaamiseksi neuvottelutoimeksiantojen maksupositit tulee olla hoidon osalta yhden kuukauden verran etupainotteisia. Konsultoinnissa sekä rakentamisessa ja ylläpidossa tulee noudattaa markkinoilla vakiintuneita käytäntöjä.*

### 3.4 Vuodenvaihteen 2000/2001 erityismenettelyt

Yli vuodenvaihteen jatkuvien keskeneräisten neuvottelutoimeksiantojen menettelyt:

- Suunnittelu: Solmitaan lopputoimeksiannon osalta "uusi" sopimus koko loppukeston osalle. Näin varmistetaan sopimusten juridinen pätevyys.
- Rakentaminen ja ylläpito: Käynnissä olevien urakoiden "hännät" muutetaan varsinaisiksi sopimuksiksi vuoden 2000 aikana. Samassa yhteydessä tarkistetaan sopimukseen kuuluvat työt, hinnat ja maksupositaukut. Vastuu tästä on Tiehallinnon teettämispäälliköillä ja aloittavan Tieliikelaitoksen urakointi- ja päällystepäälliköillä. Suurten investointien osalta valmistelut näiltä osin tulee käynnistää välittömästi.
- Hoito: Alueurakoissa vuoden 2000 hintaosuus (loka-joulukuu) eritellään selkeästi omaksi kokonaisuudekseen, ts. sopimuksia ei "tarkisteta" heti vuoden vaihteessa.
- Lisäksi vuodenvaihteessa on huomioitava se, että aloittavan Tieliikelaitoksen maksettavaksi ei voi siirtyä sellaisia virastoajan kuluja, jotka ovat syntyneet vuoden 2000 aikana mutta tulisivat liikelaitoksen maksettavaksi vuoden 2001 puolella. Tämän estämiseksi Tieliikelaitos inventoi ja erittelee tällaiset kuluerät heti vuodenvaihteen jälkeen. Inventoinnin jälkeen Tieliikelaitos (urakointi- ja konsultointipäälliköt) käy oikeellisuusneuvottelut Tiehallintopiirien (teettämispäälliköt) kanssa. Neuvotteluiden jälkeen laskut ohjataan tiepiirien maksettavaksi.

*Työryhmä katsoo, että kaikista yli vuodenvaihteen 2000/2001 jatkuvista hankkeista tulee käydä tarvittavat hinta- ym. neuvottelut ja solmia "uusi" neuvottelutoimeksianto Tieliikelaitoksen kanssa. Hoidon osalta tämä tulee ottaa jo ennakoon huomioon neuvottelu-urakoista syksyllä sovittaessa.*



## 4 HENKILÖSTÖN TYÖSUHDETURVA

### 4.1 Sopeuttamiseen käytettävät erillismäärärahat

Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan Tieliikelaitoksen henkilöstön aktiivisiin sopeuttamistoimenpiteisiin käytetään perustienpidon rahoja vuosina 2001-2004 yhteensä 90 milj. markkaa. Alustavan suunnitelman mukaan (liite) määrärahan käyttö kohdistuisi seuraaviin sopeuttamistoimenpiteisiin:

- Uusien työpaikkojen etsiminen (irtisanomisajan palkka, vakanssisiirot, työnhakuvalmennus eli osto työvoimahallinnolta sekä ulkopuolisten konsulttien käyttö)
- Täydennys- ja uudelleenkoulutus (uuden työpaikan saamiseksi muualta tai työpaikan saamiseksi Tiehallinnosta tai Tieliikelaitoksesta)
- Varhennetun vanhuuseläkkeen tuki

Perustienpitoon sisältyvien määrärahojen ohjelmoinnista sopeuttamistoimenpiteisiin vastaa liikelaitos kuitenkin niin, että sopeuttamiseen liittyvät menot maksetaan tiehallinnosta. Ennen menojen syntymistä on siksi varmistettava, että Tiehallinnolla on tarkoitukseen varattua rahaa käyttämättä.

*Työryhmä katsoo, että Tiehallinnon tulee varata ja osoittaa siirtymäkauden aikana perustienpidon määrärahoja Tieliikelaitoksen henkilöstön sopeuttamista varten 30 milj. markkaa (vuonna 2001), 27 milj. markkaa (2002), 22 milj. markkaa (2003) ja 11 milj. markkaa (2004).*

### 4.2 Tienpidon lisäarvoa tuottavat ja työllisyyttä tukevat palveluprojektit

Tiehallinto teettää siirtymäkauden aikana neuvottelu-urakkoina erityisiä työllisyys- ja kehittämisprojekteja, joiden tarkemmasta tienpidollisesta sisällöstä sovitaan alueellisella tasolla. Menettelyn tarkoituksena on tienpidollisten tavoitteiden lisäksi turvata Tieliikelaitoksen ns. ylimääräiselle henkilöstölle työtä koko siirtymäkauden ajaksi. Tästä syystä projektit kohdistuvat ja niiden sisältö määräytyy tuloksikkokohtaisesti ottaen huomioon henkilöstön suunniteltu sopeuttamistahti.

Tienpidon lisäarvoa tuottaviin ja työllisyyttä tukeviin palveluprojekteihin varataan perustienpidon määrärahoja (keskitetysti) vuosittain aleneva summa seuraavasti:

- Vuodelle 2001 noin 250 milj. markkaa
- Vuodelle 2002 arviolta noin 200 milj. markkaa
- Vuodelle 2003 arviolta noin 150 milj. markkaa
- Vuodelle 2004 arviolta noin 100 milj. markkaa.

Em. määrärahatarve perustuu Tuotannon tekemään resurssikartoitukseen, jonka mukaisesti Tieliikelaitoksen palveluksessa olisi vuoden 2001 alussa ns. ylimääräistä henkilöstöä yhteensä 1036 henkilöä (liite).



Ottaen huomioon keskimääräiset palkkakustannukset (200 000 mk/hlö/v) sivukustannukset (22 % palkkakustannusten päälle eli runsaat 40 000 mk/hlö/v) päädytään vuoden 2001 osalta em. 250 milj. markan määräraha-tarpeeseen. Tämä määrärahatarve jakautuu alueittain oheisessa taulukossa esitetyllä tavalla (milj. markkaa):

Yksikkö	Kh	U	T	KaS	H	SK	KeS	V	O	L	Yht.
Etelä-Suomen tuot. alue		8,8	0,7		8,5						18,1
Itä-Suomen tuot. alue				28,1		29,0					57,1
Länsi-Suomen tuot. alue			3,9		8,3		9,3	12,2			33,7
Pohjois-Suomen tuot.alue									26,1	15,9	42,0
PP-yksikkö		4,9	0,5	0,7	0,2	0,2					6,6
Pääkonttorit ja vienti	22,7										22,7
Urakointi yhteensä	22,7	13,7	5,1	28,8	17,1	29,3	9,3	12,2	26,1	15,9	180,1
Lauttayksikkö yht.			1,0		1,2	2,0	0,7	1,0			5,9
Konsultointi		7,3	4,9	9,8	7,3	9,8	7,3	7,3	5,9	7,3	66,9
Kaikki yhteensä	22,7	21,0	11,0	38,6	25,6	41,0	17,3	20,5	32,0	23,2	252,8

Työryhmä katsoo, että Tiehallinnon tulee kohdentaa vuonna 2001 yhteensä 250 milj. markkaa perustienpidon määrärahoja keskitetysti Tieliikelaitokselta neuvottelumenettelyin hankittaviin tienpidon lisäarvoa tuottaviin ja työllisyyttä tukeviin palveluihin. Määräraha "korvamerkitään" tarpeen mukaisesti tiepiireittäin, jotka kohdistavat tilauksensa Tieliikelaitoksen eri yksiköille. Siirtymäkauden aikana kohdentamisen tarve selvitetään ja sen suuruus sovitaan vuosittain.

## 5 YHTEENVETO

Yhteenvetona työryhmä esittää kantanaan ja ehdotuksenaan seuraavaa:

### Kilpailun avaaminen

- Suunnittelun ja konsultoinnin kilpailun avaamisessa edetään maltillisesti. Alalla vakiintunut suorahankintakäytäntö pienehköissä (alle 200 000 markkaa) toimeksiannoissa on edelleen suositeltava hankintatapa.
- Rakentamisen ja ylläpidon kilpailun avaaminen tapahtuu siten, että vuonna 2001 kilpailutetaan noin kolmannes uusista kohteista ja vuonna 2002 vastaavasti kaksi kolmannesta. Tieverkon kehittämiskohteiden kilpailuttamisesta päätetään hankekohtaisesti liikenne- ja viestintäministeriön ohjauksessa.
- Hoidon alueurakat kilpailutetaan vuosina 2001-2004 Tiehallinnon valmisteleman ja syksyllä 2000 julkistaman erillisen kilpailuttamisohjelman mukaisesti
- Tiehallinto lisää kokonaispalvelujen käyttöönottoa siten, että siirtymäkauden lopulla niiden osuus on noin puolet rakentamisen ja ylläpidon volyymista. Tiehallinto voi käyttää kaikkia urakkamuotoja, kuten erilaisia kokonaisvastuu-, kokonaisurakka- ja projektinjohtomalleja.

### Neuvottelutoimeksiannot

- Tiehallinto voi tehdä suoria neuvottelusopimuksia Tieliikelaitoksen kanssa koko siirtymäkauden ajan ilman, että menettely olisi hankintasäännösten vastaista.
- Neuvottelutoimeksiantojen hinnoittelu on markkinahintatavoitteellista.
- Tieliikelaitoksen maksuvalmiuden turvaamiseksi neuvottelutoimeksiantojen maksupositit hoidon osalta ovat yhden kuukauden verran etupainotteisia. Konsultoinnissa sekä rakentamisessa ja ylläpidossa noudatetaan markkinoilla vakiintuneita käytäntöjä.
- Yli vuodenvaihteen 2000/2001 jatkuvista hankkeista käydään tarvittavat hinta- ym. neuvottelut Tiehallinnon ja Tuotannon kanssa ja jokaisesta kohteesta solmitaan "uusi" neuvottelutoimeksianto Tieliikelaitoksen kanssa. Hoidon osalta tämä otetaan ennakkoon huomioon neuvottelurakoista syksyllä sovittaessa.
- Lauttaliikennepalveluja koskeva sopimus laajennetaan kattamaan koko siirtymäkausi vuoden 2004 loppuun asti. Hinnoittelua koskevat linjauspäätökset tekee Tieliikelaitoksen johto.
- Tiehallinto varaa ja osoittaa siirtymäkauden aikana perustienpidon määrärahoja Tieliikelaitoksen henkilöstön sopeuttamista varten 30 milj. markkaa (vuonna 2001), 27 milj. markkaa (2002), 22 milj. markkaa (2003) ja 11 milj. markkaa (2004).
- Tiehallinto kohdentaa vuonna 2001 yhteensä 250 milj. markkaa perustienpidon määrärahoja keskitetysti Tieliikelaitokselta neuvottelumenettelyin hankittaviin tienpidon lisäarvoa tuottaviin ja työllisyyttä tukeviin palveluihin. Tämä määräraha "korvamerkitään" tarpeen mukaisesti tiepiireittäin, jotka kohdistavat tilauksensa Tieliikelaitoksen eri yksiköille. Siirtymäkauden aikana kohdentamisen tarve selvitetään ja sen suuruus sovitaan vuosittain.

## 6 JATKOTOIMENPITEET

Jatkotoimenpiteinä työryhmä esittää seuraavaa:

- Tiehallinnon ja Tuotannon johtoryhmät hyväksyvät tämän työryhmän ehdotukset vuotta 2001 koskevan toiminnansuunnittelun lähtökohtana. Työryhmä ei ole ottanut kantaa mm. työllistämis- ja palveluprojektien rahanjakomalliin eikä lauttaliikennepalvelujen hinnoitteluun.
- Tiehallinnon ja Tuotannon toimesta ryhdytään välittömästi ja aktiivisesti etsimään tienpidon lisäarvoa tuottavia ja työllisyyttä tukevia palveluprojekteja. Tavoitteena tulee olla, että töitä voidaan käynnistää välittömästi ja viimeistään vuoden 2001 alussa. Liitteessä 3 on esimerkkejä siitä, mitä em. työt voisivat olla. Tarvittaessa voidaan nimetä pieni työryhmä koordinoimaan asiaa.
- Tiehallinto ja Tuotanto nimeävät seurantaryhmän, jonka tehtävänä on seurata siirtymäkauden aikana neuvottelusopimuksia koskevien toimenpiteiden toteutumista. Seurantaryhmän tehtävänä on myös esille tulevien yksityiskohtien tarkempi määrittely ja mahdollisten tulkintaongelmien ratkaisu.
- Tiehallinto selvittää, olisiko tienpidon taloudellisuuden edistämiseksi perusteltua sopia hoidon maksuerät etupainotteisesti (1 kk) myös kilpailutettavien alueurakoiden osalta.

## LIITTEET

### LIITE 1

#### Alustava suunnitelma henkilöstön tukimäärärahan käytöstä toimintoittain siirtymäkauden aikana (milj. markkaa)

	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Uusien työpaikkojen etsiminen</b>					
- Irtisanomisajan palkka	5,0	12,0	12,0	10,0	5,0
- Vakanssisiirrot	(6,0)	10/(12)	10,0	10,0	5,0
- Työnhakuvalmennus	0,5	1,2	0,2	0,1	0,1
- Ulkopuoliset konsultit	0,1	1,0	0,5	0,5	0,5
- Sisäiset henkilöstökonsultit, koulutus	(0,1)				
- Sisäiset henkilöstökonsultit, palkat	(0,7)	(1,1)	(1,1)	(0,6)	(0,3)
<b>Täydennys- ja uudelleen koulutus</b>					
- Uuden työpaikan saamiseksi muualta	1,0	3,8	4,0	1,5	1,5
- Työpaikan saamiseksi Tielaitoksesta	0,5	2,0	1,5	1,0	0,7
<b>Varhennetun vanhuuseläkkeen tuki</b>	(2,3)	(2,7)	(3,0)	(3,0)	(3,0)
<b>Tarve yhteensä</b>	16,2	35,7	32,3	25,7	16,1
<b>Yht. ilman suluissa olevia</b>	7,1	30,0	28,2	23,1	12,8
<b>Esitys 90 Milj. markkaa:n jaosta</b>		30,0	27,0	22,0	11,0



## LIITE 2

**Laskelma Tieliikelaitoksen ns. ylimääräisestä henkilöstöstä alueittain keskimäärin** (luvut laskettu vuonna 1999 silloisen tilanteen mukaan):

Tuotannon yksiköt/Tiepiiri	U	T	KaS	H	SK	KeS	V	O	L	Yht.
Etelä Helsingin ur.yks.	36									36
Etelä Hämeenlinnan ur.yks.				35						35
Etelä Tuotantoalueen yht.	6	7								13
Etelä Turun ur.yks.		3								3
Itä Joensuun ur.yks.					60					60
Itä Kouvolan ur.yks.			64							64
Itä Kuopion ur.yks.					59					59
Itä Mikkelin ur.yks.			51							51
Itä Tukipalvelut			11		14					25
Länsi Jyväskylän ur.yks.						38				38
Länsi Porin ur.yks.		16								16
Länsi Seinäjoen ur.yks.							26			26
Länsi Tampereen ur.yks.				34						34
Länsi Tuotannon tuki				7		6	6			19
Länsi Vaasan ur.yks.							24			24
Pohjoinen Kajaanin ur.yks.								40		40
Pohjoinen Oulun ur.yks.								67		67
Pohj. Rovaniemen ur.yks.									65	65
Pohjoinen Tuotannon tuki								20	16	36
PP PP-yksikön tuki										
PP Projektit	18	2	3	1	1					25
PP Päälystysyksikkö	2									2
Urakointi yhteensä	62	28	129	77	134	44	56	127	81	738
Lauttayksikkö yht.		4		5	8	3	4			24
Pääkonttorit ja vienti yht.										
Konsultointi	30	20	40	30	40	30	30	24	30	274
<b>Kaikki yhteensä</b>	<b>92</b>	<b>52</b>	<b>169</b>	<b>112</b>	<b>182</b>	<b>77</b>	<b>90</b>	<b>151</b>	<b>111</b>	<b>1036</b>

## LIITE 3

**Esimerkkejä mahdollisista tienpidon lisäarvoa tuottavista ja työllisyyttä tukevista palveluista**

- Käsityönä tehtävät alueurakkaan kuulumattomat vesakon raivaustyöt
- Tiehallinnon ja tuotannon kiinteistöihin liittyvät huoltotyöt
- Tuotekorttien edellyttämät alueurakkaan kuulumattomat työt, kuten osa siltojen hoitotoista
- Varastojen kuntoonpanotyöt
- Edellisiin liittyvät työnjohdolliset työt
- Tiehallinnon hallinnolliset ja tekniset tukitehtävät
- Kehittämistehtävät tiehallinnolle ja tuotannolle
- Arkistojen kuntoon saattamistyöt
- Uusien toimintamallien käyttöönottoon liittyvät tukitehtävät (atk-tukitehtävät, rekisterien perustaminen)
- Toimitilojen muuttoihin liittyvät tehtävät
- Tehostetut liikennelaskennat ja -tutkimukset
- Tieverkon inventointi
- Lauttarantojen kunnostus
- Kaiteiden nostot ja oikaisut
- Mahdolliset aiemmin kesken jääneet tai laiminlyödyt työt



ISSN0788-3722  
ISBN951-726-686-3  
TIEL 3200631